LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N°d'édition	Date d'édition	N°de révision	Date de révision
LPE	1	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	2	01	Déc 2007	01	Fév 2011
ER	1	01	Déc 2007	01	Fév 2011
LA	1	01	Déc 2007	01	Fév 2011
REF	1	01	Déc 2007	01	Fév 2011
TM	1	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	2	01	Déc 2007	01	Fév 2011
6.1	1	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	2	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	3	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	4	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	5	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	6	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	7	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	8	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	9	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	10	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	11	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	12	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	13	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	14	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	15	01	Déc 2007	01	Fév 2011
6.2	1	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	2	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	3	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	4	01	Déc 2007	01	Fév 2011
6.3	1	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	2	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	3	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	4	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	5	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	6	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	7	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	8	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	9	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	10	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	11	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	12	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	13	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	14	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	15	01	Déc 2007	01	Fév 2011

Chapitre	Page	N°d'édition	Date d'édition	N°de révision	Date de révision
6.3	16	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	17	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	18	01	Déc 2007	01	Fév 2011
	19	01	Déc 2007	01	Fév 2011

ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS

N° de révision	Date d'application	Date d'insertion	Emargement	Remarques
01	15/02/2011	15/02/2011	-	• Insertion de l'amendement 34 Annexe 6. P 1 et l' Amdt 15 de l'Annexe 6. P3 de l'OACI. • Suppression du sous-chapitre 6.4 transféré au RAM 08 • Rédaction d'une nouvelle PA 6.2.1.12- Evaluation de la capacité financière d'un postulant à un agrément

LISTE DES AMENDEMENTS

Page	N°d'Amdt	Date	Motif

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Convention	OACI	Convention de Chicago du 07 décembre 1944		07/12/1944
Annexe 6.1 Partie 1	OACI	Exploitation technique des aéronefs	9eme édition Amdt 34	Juillet 2010 Applicable 18 nov. 2010
Doc 8335–AN/879	OACI	Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation	4eme édition	1995
			-	
			-	

TABLE DES MATIÈRES

		Page
6.1	**GÉNÉRALITÉS**	**1**
6.1.1.1	Domaine d'Application	1
6.1.1.2	Définitions	1
6.1.1.3	Abréviations	13
6.2	**AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN**	**1**
6.2.1.1	Préambule	1
6.2.1.2	Généralités	1
6.2.1.3	Constitution du Dossier	1
6.2.1.4	Dirigeants des Entreprises de Transport Aérien	2
6.2.1.5	Délivrance et Maintien de l'Agrément de Transporteur Aérien	2
6.2.1.6	Police d'Assurance	3
6.2.1.7	Validité de l'Agrément de Transporteur Aérien	3
6.2.1.8	Retrait de l'Agrément de Transporteur Aérien	3
6.2.1.9	Respect de la Législation Nationale et Internationale	3
6.2.1.10	Dispositions Transitoires	4
6.2.1.11	Frais de Délivrance des Documents	4
6.2.1.12	Evaluation de la Capacité Financière	4
6.2.1.13	Confidentialité des Données	4
6.3	**CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA)**	**1**
6.3.1	**Généralités**	**1**
6.3.1.1	Objet	1
6.3.1.2	Domaine d'Application	1
6.3.1.3	Règles Générales	1
6.3.1.4	Conformité au Certificat de Transporteur Aérien	3
6.3.1.5	Contenu d'un Certification de Transporteur Aérien	4
6.3.1.6	Surveillance des Operations d'un Exploitant d'un Autre Etat	5
6.3.1.7	Manuel d'Exploitation	5
6.3.2	**Demande de Délivrance, de Modification, et de Renouvellement du CTA**	**7**
6.3.2.1	Dépôt de la Demande	7
6.3.2.2	Informations à Fournir Pour une Première Demande de CTA	7
6.3.2.3	Accès Pour Inspection	8
6.3.2.4	Démonstration d'Evacuation d'Urgence	8
6.3.2.5	Vol de Démontration	8

		Page
6.3.2.6	Délivrance, Modification ou Renouvellement du Certificat	9
6.3.2.7	Exigences en Matière de Personnel de Commandement et Organisation du Détenteur de CTA	10
6.3.2.8	Système Qualité	11
6.3.2.9	Dérogations	12
6.3.3	**Exigences en Matière de Maintenance des Aéronefs**	**13**
6.3.3.1	Responsabilités de l'Exploitation en Matière de Maintenance	13
6.3.3.2	Manuel de Contrôle de Maintenance de l'Exploitant	13
6.3.3.3	Compte Rendu Matériel de l'Exploitant (CRM)	15
6.3.3.4	Programme de Maintenance	15
6.3.4	**Exigences en Matière d'Aéronefs et Location d'Aéronefs**	**17**
6.3.4.1	Aéronef Autorisé pour Exploitation Commerciale	17
6.3.4.2	Location d'Aéronefs entre deux Exploitants sous la Surveillance d'une Même Autorité	17
6.3.4.3	Location d'Aéronefs Entre Deux Exploitants Sous la Surveillance de Deux Autorités Différentes	18
6.3.4.4	Banalisation d'Aéronefs	19

6.1 GÉNÉRALITÉS

6.1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Le présent règlement détermine les critères de délivrance et de maintien en validité, par l'Etat du Mali, de l'agrément et du certificat de transporteur aérien aux transporteurs aériens établis au Mali.

(b) Le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports et le travail aérien ne relèvent pas du présent règlement.

6.1.1.2 DÉFINITIONS

(a) Pour l'application du présent règlement et de ses annexes qui en font partie intégrante, les termes et expressions ci-après ont les significations suivantes :

(1) ***Aérodrome.*** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

(2) ***Aérodrome de dégagement*.** Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :

(i) *Aérodrome de dégagement au décollage*. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.

(ii) *Aérodrome de dégagement en route*. Aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.

(iii) *Aérodrome de dégagement en route ETOPS*. Aérodrome de dégagement accessible et approprié où un avion en vol ETOPS peut atterrir si un arrêt de moteur ou une autre anomalie ou urgence se produit en route.

(iv) *Aérodrome de dégagement à destination*. Aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Note.- L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.

(3) ***Aéronef.*** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

(4) ***Agrément.*** Autorisation administrative accordée à une entreprise par le Ministre chargé de l'Aviation Civile pour effectuer, à titre onéreux le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier.

(5) ***Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH).*** Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou d'une approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

Note 1.- L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

Note 2.- On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui doit demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de catégorie III avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulières.

Note 3.- Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur de décision» et abrégées «DA/H».

(6) ***Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH).*** Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

Note 1.- L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée à l'altitude du seuil ou, en cas d'approches classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note 2.- Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur de franchissement d'obstacles» et abrégées «OCA/H».

(7) ***Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH).*** Altitude ou hauteur spécifiée, dans une approche classique ou indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

Note 1.- L'altitude minimale de descente (MDA) est rapportée au niveau moyen de la mer

et la hauteur minimale de descente (MDH) est rapportée à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur minimale de descente pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note 2.- On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui doit demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.

Note 3.- Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur minimale de descente» et abrégées «MDA/H».

(8) ***Altitude pression.*** Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.

(9) ***Analyse des données de vol.*** Processus consistant à analyser les données de vol enregistrées afin d'améliorer la sécurité des vols.

(10)***Autorité aéronautique.*** Autorité chargée de l'Aviation Civile au Mali.

(11)***Avion.*** Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

(12)***Avion léger.*** Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5 700 kg.

(13)***Avion lourd.*** Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg.

(14)***Certificat de transporteur aérien ou Permis d'exploitation aérienne (PEA/AOC/CTA).*** document délivré à une entreprise par l'autorité aéronautique attestant que l'entreprise concernée possède les capacités professionnelles et organisationnelles pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées.

(15)***Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).*** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond**, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Note.- Les minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent au Chapitre 11.4 du RAM 11- Partie 1.

(16) ***Conditions météorologiques de vol à vue (VMC).*** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond**, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Note.- Les minimums spécifiés figurent au Chapitre 11.4 du RAM 11 - Partie 1.

(17) ***Contrôle d'exploitation*.** Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

(18) ***Dirigeant Responsable*.** La personne acceptable pour l'Autorité qui a le pouvoir dans l'entreprise pour s'assurer que toutes les opérations et toutes les activités de maintenance peuvent être financées et mises en oeuvre au niveau exigé par l'Autorité et selon toutes exigences additionnelles définies par l'exploitant.

(19)**Distance utilisable à l'atterrissage (LDA).** Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage.

(20)**Distance utilisable pour l'accélération-arrêt (ASDA).** Distance de roulement utilisable au décollage augmentée de la longueur du prolongement d'arrêt, s'il y en a un.

(21) ***Émetteur de localisation d'urgence (ELT).*** Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants:

(i) ELT automatique fixe (ELT[AF]). ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.

(ii) ELT automatique portatif (ELT [AP]). ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.

(iii) ELT automatique largable (ELT [AD]). ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.

(iv) ELT de survie (ELT[S]). ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

(22) ***Enregistreur de bord.*** Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

(23)***Entreprise.*** personne physique ou morale, ayant ou n'ayant pas de but lucratif.

(24) ***État de l'exploitant*.** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

(25) ***État d'immatriculation*.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Note.— Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien *(Doc 9587).*

(26) ***Exploitant :*** personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

(27) ***Fatigue.*** État physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil ou à une période d'éveil et/ou d'activité physique prolongée, qui peut réduire la vigilance d'un membre d'équipage et sa capacité à faire fonctionner un aéronef en toute sécurité ou à s'acquitter de fonctions liées à la sécurité.

(28) ***Fiche de maintenance*.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.

(29) ***Liste d'écarts de configuration (LEC).*** Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'Etat de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.

(30) ***Liste minimale d'équipements (LME).*** Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.

(31) ***Liste minimale d'équipements de référence (LMER).*** Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'Etat de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.

(32) ***Location avec équipage.*** Un aéronef loué avec équipage.

(33) ***Location coque nue*.** Un aéronef loué sans équipage.

(34) ***Maintenance*.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes: révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

(35) ***Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant*.** Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.

(36) ***Manuel des procédures de l'organisme de maintenance*.** Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.

(37) ***Manuel de vol.*** Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

(38) ***Manuel d'exploitation*.** Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

(39) ***Manuel d'utilisation de l'aéronef*.** Manuel, acceptable pour l'Etat de l'exploitant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.

Note.- Le manuel d'utilisation de l'aéronef fait partie du manuel d'exploitation.

(40) ***Marchandises dangereuses*.** Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

(41) ***Masse maximale.*** Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

(42) ***Membre de l'équipage de cabine*.** Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exerce pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

(43) ***Membre d'équipage*.** Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(44) ***Membre d'équipage de conduite*.** Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(45) ***Minimums opérationnels d'aérodrome*.** Limites d'utilisation d'un aérodrome:

(i) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages;

(ii) pour l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) comme étant appropriées à la catégorie d'exploitation;

(iii) pour l'atterrissage avec approche utilisant un guidage vertical, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H);

(iv) pour l'atterrissage avec approche classique, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages.

(46) **Navigation de surface (RNAV).** Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

Note.— La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.

(47) **Navigation fondée sur les performances (PBN).** Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Note.— Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

(48) ***Niveau de croisière*.** Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

(49) ***Niveau de sécurité visé (TLS).*** Terme générique représentant le niveau de risque jugé acceptable dans certaines conditions.

(50) ***Nuit.*** Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Note.- Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon.

(51) ***Opérations d'approche et d'atterrissage utilisant des procédures d'approche aux instruments.*** Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments sont classées comme suit:

(i) ***Approche et atterrissage classiques***. Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral mais n'utilisent pas de guidage vertical.

(ii) ***Approche et atterrissage avec guidage vertical***. Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral et vertical mais qui ne satisfont pas les critères établis pour les opérations d'approche et d'atterrissage de précision.

(iii) ***Approche et atterrissage de précision.*** Approche et atterrissage aux instruments utilisant un guidage de précision latéral et vertical, les minimums étant déterminés par la catégorie d'opération.

Note.- Par «guidage latéral et vertical», on entend un guidage assuré:

(A) soit par une aide de navigation au sol;

(B) soit par des données de navigation générées par un ordinateur.

(iv) ***Catégories d'opérations d'approche et d'atterrissage de précision***

(A) Catégorie I (CAT I). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

a) avec une hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft), ; et

b) avec une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m.

(B) Catégorie II (CAT II). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

a) avec une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m(100 ft), ; et

b) avec une portée visuelle de piste au moins égale à 300 m.

(C) Catégorie IIIA (CAT IIIA). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

a) avec une hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision ;

b) avec une portée visuelle de piste au moins égale à 175 m.

(D) Catégorie IIIB (CAT IIIB). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

a) avec une hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision ; et

b) avec une portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m.

(1) -***Performances humaines.*** Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

(52) **Période de repos.** Période de temps définie et ininterrompue qui précède et/ou suit le service, pendant laquelle un membre d'équipage de conduite ou de cabine est dégagé de tout service.

(53) **Période de service.** Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant de se présenter pour le service ou de prendre son service et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service.

(54) **Période de service de vol.** Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu de se présenter pour le service, qui comprend un vol ou une série de vols et qui se termine au moment où l'avion s'immobilise et après l'arrêt des moteurs à la fin du dernier vol sur lequel il assure des fonctions de membre d'équipage

(55) **Service.** Toute tâche qu'un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant d'accomplir, y compris, par exemple, le service de vol, les tâches administratives, la formation, la mise en place et la réserve si elle est susceptible de causer de la fatigue.

(56) **Permis d'exploitation aérienne (PEA, AOC ou CTA).** Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

Note.— L'expression « certificat de transporteur aérien » (CTA) est synonyme de « permis d'exploitation aérienne » (AOC).

(57) ***Pilote commandant de bord.*** Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

(58) ***Plan de vol.*** Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

(59) ***Plan de vol exploitation.*** Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés.

(60) ***Plan d'entreprise.*** description détaillée des activités commerciales prévues par l'entreprise durant la période concernée, notamment pour ce qui est de l'évolution du marché et des investissements qu'elle compte effectuer, ainsi que des incidences financières et économiques de ses activités.

(61) ***Portée visuelle de piste (RVR).*** Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

(62) ***Principes des facteurs humains.*** Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

(63) ***Programme de maintenance.*** Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

(64) ***Programme national de sécurité.*** Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

(65) ***Réparation.*** Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.

(66) ***Services d'assistance en escale.*** Services aéroportuaires nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.

(67) ***Simulateur d'entraînement au vol.*** L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol:

(i) Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

(ii) Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.

(iii) Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

(68) **Spécification de navigation.** Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :

(69) **Spécification RNAV (navigation de surface).** Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).

(70) **Spécification RNP (qualité de navigation requise).** Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4 RNP APCH).

Note 1.— Le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613), Volume II, contient des éléments indicatifs détaillés sur les spécifications de navigation.

Note 2.— Le terme RNP, défini précédemment comme étant l'« expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini », a été supprimé de la présente Annexe, le concept de RNP ayant été dépassé par le concept de PBN. Dans le présent règlement, il est à présent utilisé uniquement dans le contexte des spécifications de navigation qui prévoient une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances. P. ex. la

RNP 4 désigne des exigences applicables à un aéronef et un vol, notamment une performance de navigation latérale de 4 NM et une obligation de surveillance et d'alerte à bord en ce qui concerne les performances, obligation qui est décrite en détail dans le Manuel de la PBN (Doc 9613).

(71) **Spécifications d'exploitation**. Autorisations, conditions et restrictions applicables au permis d'exploitation aérienne et dépendant des conditions figurant dans le manuel d'exploitation.

(72) ***Substances psychoactives.*** Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

(73) ***Système de documents sur la sécurité des vols.*** Ensemble de documents interdépendants établi par l'exploitant, dans lesquels est consignée et organisée l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol, comprenant au minimum le manuel d'exploitation et le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.

(74) ***Système de gestion de la sécurité (SGS).*** Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

(75) ***Temps de vol - avions.*** Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Note.- Ce temps, parfois appelé «temps bloc» ou «temps cale à cale», est compté à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'arrête en dernier lieu à la fin du vol.

(76) **Transporteur *aérien.*** Entreprise de transport aérien possédant un agrément en cours de validité.

(77) ***Travail aérien.*** Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

(78) **Type *de performances de communication requises (Type RCP).*** Étiquette (par exemple, RCP 240) représentant les valeurs attribuées aux paramètres RCP pour le temps de transaction, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications.

(79) ***Vol d'aviation générale.*** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

(80) ***Vol de transport commercial.*** Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

6.1.1.3 ABRÉVIATIONS

(a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement

ANAC. Agence Nationale de l'Aviation Civile du Mali

AOC. Air Operator Certificate ou **CTA** ou **PEA** en français

CDB. Commandant De Bord

CDN. Certificat De Navigabilité

UEMOA. Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

CTA. Certificat de transporteur aérien ou **PEA**

DA. Altitude de décision

DA/H. Altitude/hauteur de décision

DH. Hauteur de décision

ELT. Émetteur de localisation d'urgence

ETOPS. Vols à grande distance des avions à deux turbomachines

Ft. Pied

IFR. Règles de vol aux instruments

IMC. Conditions météorologiques de vol aux instruments

LEC. Liste d'Ecarts de Configuration

LME. Liste Minimale d'Equipements

LMER. Liste minimale d'équipements de référence

MDA. Altitude minimale de descente

MDA/H. Altitude/hauteur minimale de descente

MDH. Hauteur minimale de descente

MCM. Manuel de Contrôle de Maintenance

MNPS. Spécifications de performances minimales de navigation

MPM. Manuel de Procédures de Maintenance

OACI. Organisation de l'Aviation Civile Internationale

OCA. Altitude de franchissement d'obstacles

OCA/H. Altitude/hauteur de franchissement d'obstacles

OCH. Hauteur de franchissement d'obstacles

OHADA. Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires

OMA. Organisme de Maintenance Agréé

ONU. Organisation des Nations Unies

PEA. Permis d'Exploitation Aérienne ou **CTA**

PNT. Personnel Navigant Technique

RNAV. Navigation de surface

RVR. Runway Visual Range(Portéé Visuelle de Piste)

RVSM. Minimum de séparation verticale réduit

SGS. Système de gestion de la sécurité

TLS. Niveau de sécurité visé

6.2 AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

6.2.1.1 PRÉAMBULE

(a) Tout postulant qui sollicite un agrément en vue d'exploitation de transport aérien (passagers, fret ou travail aérien) doit satisfaire aux conditions obligatoires definies dans le présent chapitre.

6.2.1.2 GÉNÉRALITÉS

(a) En dehors des entreprises étrangères de transport aérien opérant dans le cadre d'accords aériens ou en vertu d'une autorisation particulière, nul ne peut exercer l'activité de transport aérien au MALI s'il n'est détenteur d'un agrément et d'un certificat de transporteur aérien délivrés respectivement par Le Ministre chargé de l'aviation civile et par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du MALI dans les conditions fixées par le présent règlement. Le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut déléguer la délivrance de l'agrément de transport aérien à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

(b) Il ne sera ni délivré ni maintenu en validité un agrément de transporteur aérien à un exploitant, dès lors que les conditions fixées dans le présent règlement ne sont pas respectées.

(c) Toute entreprise qui satisfait aux conditions fixées dans le présent règlement a droit à un agrément de transporteur aérien.

6.2.1.3 CONSTITUTION DU DOSSIER

(a) La société candidate ou le postulant à l'agrément de transport aérien et/ ou de travail aérien doit constituer un dossier comprenant les pièces suivantes:

(1) demande motivée ;

(2) statuts de la société conformes aux dispositions OHADA ;

(3) autorisation administrative ;

(4) indications relatives à l'identité du postulant (pièces d'identité,)

(5) cartes de séjour et certificats de résidence pour les étrangers ;

(6) étude pertinente du marché visé (relations, zones, paires de zones) ;

(7) compte d'exploitation prévisionnel, plan d'entreprise ou business plan ;

(8) programme d'activités ;

(9) dépôt d'une caution dont le montant pourrait être fixé par arrêté du ministre en charge de l'Aviation Civile. Cette caution devrait être matérialisée par un engagement écrit d'une banque installée au MALI.

Note : Pour les sociétés détenues par des étrangers, justifier d'une prise de participation au capital social par des nationaux dans une proportion qui est déterminée par arrêté du ministre en charge de l'Aviation Civile.

(b) Le dossier complet est adressé directement au Ministre chargé de l'Aviation Civile qui le transmet à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile pour examen.

(c) Le dossier du postulant à la demande d'agrément doit contenir toutes les informations décrivant les éléments suivants :

(1) la structure de la société avec l'organigramme et les noms des principaux responsables ;

(2) le réseau envisagé ;

(3) la flotte ;

(d) l'Agence Nationale de l'Aviation Civile fait retour au Ministre d'une fiche motivée, en faveur de la requête ou de son rejet.

(e) Les délais de traitement des demandes d'agrément sont de trois mois au plus. Toute suite négative est dûment motivée.

6.2.1.4 DIRIGEANTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

(a) La délivrance d'un agrément de transporteur aérien est subordonnée à la vérification de la moralité des personnes qui dirigeront effectivement les activités de l'entreprise. Est acceptée comme preuve suffisante la production de documents délivrés par les autorités compétentes de l'État d'origine ou de provenance.

(b) Les documents ou attestations visés au paragraphe (a) ci-dessus ne doivent pas dater, lors de leur production, de plus de trois mois.

6.2.1.5 DÉLIVRANCE ET MAINTIEN DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) L'octroi d'un agrément n'est pas subordonné à la pleine propriété d'aéronef. Cependant, pour le maintien de l'agrément, le Ministre chargé de l'Aviation Civile exige des transporteurs qu'ils aient à leur disposition un ou plusieurs aéronefs en propriété ou en copropriété ou dans le cadre de tout type de contrat de location dont la durée sera d'au moins six (06) mois.

(b) L'agrément de transport aérien n'est ni cessible ni transférable.

(c) Sa délivrance est conditionnée par l'avis technique de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et au paiement des frais y relatifs.

6.2.1.6 POLICE D'ASSURANCE

(a) Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales.

6.2.1.7 VALIDITÉ DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Lorsqu'un transporteur aérien a interrompu ses activités pendant six mois ou n'a pas commencé ses activités six mois après la délivrance d'un agrément, il est soumis à un nouvel examen.

(b) En cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant la situation juridique de l'entreprise et notamment en cas de fusions ou de prises de contrôle, le Ministre chargé de l'Aviation Civile réexamine l'agrément accordé.

(c) Les transporteurs aériens visés au paragraphe (b) peuvent poursuivre leurs activités, à moins qu'il soit prouvé que la sécurité des vols est compromise.

6.2.1.8 RETRAIT DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Un transporteur aérien contre lequel une procédure collective est engagée, ne peut être autorisé à conserver son agrément s'il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

(b) La non observation des dispositions de la section 6.2.1.9 constituera une cause irréfragable de suspension ou de retrait de l'agrément.

(c) Le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut, de façon motivée, retirer l'agrément en cas de non respect des conditions fixées dans le présent règlement.

6.2.1.9 RESPECT DE LA LÉGISLATION NATIONALE ET INTERNATIONALE

(a) Outre les règles fixées par le présent règlement, le transporteur aérien est également tenu de respecter les prescriptions de la réglementation internationale applicable au MALI.

6.2.1.10 DISPOSITIONS TRANSITOIRES

(a) Pour une durée maximale de 12 mois, à compter de la date de signature du présent règlement et nonobstant le paragraphe 6.2.1.2 (a) du présent règlement, les agréments en cours de validité au MALI sont maintenus, sous réserve du respect des lois et règlements sur la base desquels ils ont été délivrés.

6.2.1.11 FRAIS DE DÉLIVRANCE DES DOCUMENTS

(a) Les frais relatifs aux délivrances des divers documents et à leurs renouvellements sont fixés par des textes particuliers

6.2.1.12 ÉVALUATION DE LA CAPACITÉ FINANCIÈRE

(a) Le postulant à un agrément de transporteur aérien fournira toutes les informations nécessaires pour permettre à l'Autorité de s'assurer lors de l'enquête préliminaire que le postulant répond aux conditions suivantes:

(1) ses ressources financières sont suffisantes ;

(2) les études de trafic ou autres données qu'il a présentées permettent de croire que l'exploitation proposée devrait être rentable.

Note : *la PA 6.2.1.12 donne des indications sur l'évaluation de la capacité financière d'un postulant à un agrément de transporteur aérien.*

6.2.1.13 CONFIDENTIALITÉ DES DONNÉES

(a) Les informations confidentielles communiquées aux autorités compétentes dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

6.3 CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA)

6.3.1 GÉNÉRALITÉS

6.3.1.1 OBJET

(a) Le CTA a pour objet de certifier que l'exploitant est autorisé par l'Etat à effectuer des vols de transport commercial conformément aux spécifications d'exploitation.

6.3.1.2 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Ce chapitre s'applique aux entreprises de transport aérien détentrices d'un agrément au titre du chapitre 6.2 du présent règlement.

6.3.1.3 RÈGLES GÉNÉRALES

(a) Le postulant à un C.T.A. ou à une modification d'un C.T.A. doit permettre à l'Autorité d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.

(b) Le postulant à un C.T.A :

(1) ne doit pas détenir un C.T.A. délivré par une autre Autorité, sauf accord spécifique entre les deux Autorités.

(2) doit avoir son siège principal d'exploitation, et le cas échéant, son siège social, situés dans l'Etat responsable de la délivrance du C.T.A.

(3) doit avoir immatriculé les aéronefs devant être exploités en vertu du C.T.A. sur le registre des Autorités devant délivrer le C.T.A.;

(4) doit convaincre l'Autorité de sa capacité à assurer la sécurité de l'exploitation.

(c) Nonobstant les dispositions du sous paragraphe (3) ci-dessus, l'exploitant peut exploiter avec l'accord mutuel des deux Autorités, des avions immatriculés au registre national d'une autre Autorité.

(d) L'exploitant doit permettre à l'Autorité d'avoir accès à son organisation et à ses aéronefs, et doit s'assurer, en ce qui concerne la maintenance, que l'accès à tout organisme de maintenance agréé concerné est permis, afin de vérifier le maintien de la conformité aux dispositions de la réglementation.

(e) Un C.T.A. sera modifié, suspendu ou retiré si l'Autorité n'est plus assurée de la capacité de l'exploitant à maintenir la sécurité de l'exploitation.

(f) L'exploitant doit démontrer à l'Autorité que:

(1) son organisation et son encadrement sont convenables et correctement adaptés à la taille et au cadre de son exploitation,

(2) des procédures de supervision de l'exploitation ont été définies.

(g) L'exploitant doit avoir nommé un dirigeant responsable acceptable par l'Autorité, qui a mandat de l'exploitant pour s'assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'Autorité.

(h) L'exploitant doit avoir désigné des personnes acceptables par l'Autorité et responsables de l'encadrement et de la supervision dans les domaines suivants:

(1) les opérations aériennes;

(2) le système de maintenance;

(3) la formation et l'entraînement des équipages ;

(4) les opérations au sol, et

(5) un système Qualité

(i) Une même personne peut être nommée responsable de plusieurs des domaines ci-dessus si cela est acceptable par l'Autorité mais, pour les exploitants employant 21 personnes ou plus à plein temps, un minimum de 2 personnes est exigé pour couvrir les quatre domaines de responsabilités.

(j) Pour les exploitants qui emploient 20 personnes ou moins à plein temps, un ou plusieurs des domaines de responsabilité ci-dessus peuvent être tenus par le dirigeant responsable si cela est acceptable par l'Autorité.

(k) L'exploitant doit s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation.

(l) L'exploitant doit prévoir des installations et services d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.

(m) L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses avions et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.

(n) L'exploitant doit respecter les exigences en matière de maintenance du sous chapitre 6.3.3 pour l'ensemble des aéronefs exploités en vertu de son C.T.A.

(o) L'exploitant doit fournir à l'Autorité un exemplaire du manuel d'exploitation conforme aux dispositions de la section 6.3.1.7.

(p) L'exploitant doit assurer sur la base principale d'exploitation des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.

(q) L'Autorité peut approuver des postes ou un nombre de postes, autres que ceux listés, si l'exploitant est capable de démontrer qu'il peut assumer les fonctions d'encadrement de l'exploitation en toute sécurité avec moins de personnel de commandement ; ceci restant lié :

(1) au type d'exploitation;

(2) au nombre d'aéronefs utilisés; et

(3) à la zone d'exploitation.

6.3.1.4 CONFORMITÉ AU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

6.3.1.4.1 EXIGENCE D'AGRÉMENT

(a) La délivrance et la validité d'un certificat de transporteur aérien sont assujetties à la détention d'un agrément de transporteur aérien en cours de validité spécifiant les activités couvertes.

6.3.1.4.2 EXIGENCE DE CTA

(b) Un exploitant ne doit assurer des vols de transport commercial que s'il détient un **Certificat de Transporteur Aérien (CTA)** en état de validité délivré par l'Autorité.

(c) Les avions auront à leur bord une copie authentifiée du permis d'exploitation aérienne spécifié en 6.3.1.5 ainsi qu'une copie des spécifications d'exploitation applicables au type d'avion auquel ils appartiennent, qui sont émises en même temps que le permis. Les permis et les spécifications d'exploitation connexes établis par l'Autorité dans une autre langue que l'anglais seront accompagnés d'une traduction en anglais.

6.3.1.4.3 PRIVILÈGES DU CTA

(d) L'exploitant ne pourra assurer des vols de transport commercial que s'il détient un permis d'exploitation aérienne en état de validité délivré par l'Autorité.

(e) Le permis d'exploitation aérienne autorisera l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux spécifications d'exploitation.

Note.— Des dispositions relatives à la teneur du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation connexes figurent à la section 6.3.1.5, paragraphes (a) et (b).

(f) La délivrance d'un permis d'exploitation aérienne par l'Autorité dépendra de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

(g) Le maintien de la validité d'un permis d'exploitation aérienne dépendra de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences du paragraphe (e) ci-dessus sous la supervision de l'Autorité.

6.3.1.4.4 ÉVALUATION PAR L'AUTORITÉ

(h) Le CTA ne sera délivré que sur la base d'un rapport d'évaluation technique et légal de l'Autorité établi par ses soins.

6.3.1.5 CONTENU D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Le permis d'exploitation aérienne contient au moins les renseignements suivants et, depuis le 1er janvier 2010, sa présentation graphique suit le modèle figurant à la section 2 de la PA 6.3.1.5. A:

(1) État de l'exploitant et autorité de délivrance;

(2) numéro et date d'expiration du permis d'exploitation aérienne;

(3) nom de l'exploitant, nom commercial (s'il est différent du nom de l'exploitant) et adresse du siège principal d'exploitation;

(4) date de délivrance et nom, signature et fonction du représentant de l'Autorité;

(5) référence exacte de l'endroit du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation.

(b) Les spécifications d'exploitation liées au permis d'exploitation aérienne comprendront au moins les renseignements énumérés à la section 3 de la PA 6.3.1.5. A et, depuis le 1er janvier 2010, leur présentation graphique suit le modèle figurant dans ce paragraphe.

Note.— *Le Supplément à la PA 6.3.1.5. A , contient des renseignements supplémentaires qui peuvent figurer dans les spécifications d'exploitation liées au permis d'exploitation aérienne.*

(c) La présentation graphique des permis d'exploitation aérienne délivrés pour la première fois à compter du 20 novembre 2008 et celle des spécifications d'exploitation connexes suivront les modèles figurant aux sections 2 et 3 de la PA 6.3.1.5. A.

(d) L'État de l'exploitant établira un système pour la certification et la surveillance continue de l'exploitant conformément à la PA 6.3.1.5. A, afin de veiller au respect des normes d'exploitation requises établies en 6.3.1.3.

Note *: Voir les modèles de CTA et de spécifications opérationnelles proposés par les PA 6.3.1.5. A et PA 6.3.1.5. B*

6.3.1.6 SURVEILLANCE DES OPERATIONS D'UN EXPLOITANT D'UN AUTRE ÉTAT

(a) Un CTA délivré par un État contractant sera reconnu valable par l'État du MALI si les conditions qui ont régi la délivrance du permis sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans le présent règlement.

(b) L'ANAC mettra en place un programme comprenant des procédures pour surveiller les opérations effectuées sur le territoire Malien par des exploitants d'autres États et prendra les mesures appropriées pour préserver la sécurité lorsque cela est nécessaire.

(c) Les exploitants qui mènent des opérations sur le territoire Malien respecteront les exigences fixées par le MALI.

Note.— Des orientations sur la surveillance des opérations d'exploitants d'autres États sont données dans le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335).

6.3.1.7 MANUEL D'EXPLOITATION

(a) L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation conforme aux dispositions de la procédure d'application PA 6.3.1.7. Ce manuel d'exploitation sera modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

(b) L'exploitant doit remettre à l'Autorité un exemplaire du manuel d'exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant ajoutera au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'État de l'exploitant exigera l'insertion.

(c) L'exploitant doit fournir au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite un manuel d'exploitation contenant, pour chaque type d'aéronef utilisé, les procédures à suivre dans les conditions normales, de secours et d'urgence. On doit y trouver aussi des renseignements sur les systèmes de l'aéronef ainsi que les listes de vérification. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.

(d) Un exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches.

(e) Un exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation, y compris l'ensemble des amendements ou révisions, ne contrevient pas aux conditions stipulées dans le certificat de transporteur aérien, ou à toutes autres règles applicables, et est acceptable ou, si nécessaire, approuvé par l'Autorité.

(f) Sauf après approbation de l'Autorité, un exploitant doit préparer le manuel d'exploitation en langue française.

(g) Un exploitant peut éditer un manuel d'exploitation en plusieurs volumes.

(h) Un exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation a facilement accès à une copie de chaque partie du manuel d'exploitation se rapportant à ses tâches. Par ailleurs, un exploitant doit fournir aux membres d'équipage une copie, ou des extraits, individuels des parties A et B du manuel d'exploitation pertinents pour une étude personnelle.

(i) Un exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation est amendé ou révisé pour mettre à jour les consignes et informations qu'il contient. Un exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation est averti des modifications des parties du manuel relatives à ses tâches.

(j) Tout détenteur d'un manuel d'exploitation ou de parties appropriées dudit document doit assurer sa mise à jour au moyen des amendements ou révisions fournis par un exploitant.

(k) Un exploitant doit fournir à l'Autorité les amendements et révisions prévus avant la date de leur entrée en vigueur. Dès lors que l'amendement concerne une partie quelconque du manuel d'exploitation devant être approuvée, cette approbation doit être obtenue avant l'entrée en vigueur dudit amendement. Lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.

(l) Un exploitant doit incorporer l'ensemble des amendements et révisions exigés par l'Autorité.

(m) Un exploitant doit s'assurer que les informations extraites de documents approuvés ou de tout amendement desdits documents approuvés, sont correctement reprises dans le manuel d'exploitation et que le manuel d'exploitation ne contient aucune information en contradiction avec une documentation approuvée. Toutefois, cette exigence n'empêche pas un exploitant d'avoir recours à des données ou des procédures plus exigeantes.

(n) Un exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation est présenté sous une forme permettant une utilisation sans difficultés.

(o) Un exploitant peut être autorisé par l'Autorité à présenter tout ou partie du manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier. Dans ce cas, un niveau acceptable d'accessibilité, d'utilisation et de fiabilité doit être assuré.

(p) L'utilisation d'une forme réduite du manuel d'exploitation n'exempte pas un exploitant des exigences relatives à l'emport du manuel d'exploitation à bord de l'avion.

(q) Le manuel d'exploitation doit être tenu constamment à jour.

(r) L'exploitant doit remettre à l'Autorité un exemplaire du manuel d'exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant doit ajouter au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'Autorité exigera l'insertion.

Note 1. *— Les spécifications relatives à la structure et à la teneur du manuel d'exploitation figurent dans la procédure d'application PA 6.3.1.7.*

Note 2. ***—*** *Certains éléments du manuel d'exploitation doivent être approuvés par l'État de l'exploitant, conformément à la section 8.6.2.5 du RAM 08 - Partie 1, au paragraphe 8.6.1.16 (a) du RAM 08 - Partie 1, au paragraphe 8.6.1.14 (a) du RAM 08 - Partie 1, à la section 8.9.1.33 du RAM 08 - Partie 1 et la section 8.12.1.4 (a).*

6.3.2 DEMANDE DE DÉLIVRANCE, DE MODIFICATION ET DE RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

6.3.2.1 DÊPOT DE LA DEMANDE

(a) La demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du certificat de transporteur aérien doit être faite à l'Autorité par le postulant sur le formulaire tel que défini par la procédure d'application PA 6.3.2.1.

(b) La demande doit être déposée au moins :

(1) 90 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une première délivrance ;

(2) 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification majeure des conditions d'exploitation ;

(3) 30 jours avant la date d'expiration du certificat de transporteur aérien pour un renouvellement.

Note : *Voir la Procédure d'Application PA.6.3.2.1 pour le modèle de demande de certificat de transporteur aérien.*

6.3.2.2 INFORMATIONS À FOURNIR POUR UNE PREMIÈRE DEMANDE DE CTA

(a) L'exploitant doit s'assurer que les informations ci-après sont incluses dans la demande initiale de C.T.A.:

(1) le nom officiel et la raison commerciale, l'adresse postale du postulant;

(2) une description de l'exploitation proposée;

(3) une description de l'organisation de l'encadrement;

(4) le nom du dirigeant responsable;

(5) les noms des principaux responsables, notamment ceux chargés des opérations aériennes, du système de maintenance, de la formation et l'entraînement des équipages et des opérations au sol, accompagnés de leurs qualifications et expériences;

(6) le manuel d'exploitation.

(b) En ce qui concerne le système de maintenance de l'exploitant, les informations ci-après devront êtres jointes:

(1) le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant (M.M.E.);

(2) le programme de maintenance;

(3) le compte rendu matériel;

(4) le cas échéant, les spécifications techniques du contrat de maintenance conclu entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé.

6.3.2.3 ACCÈS POUR INSPECTION

(a) Une inspection doit être menée par l'Autorité au niveau de l'exploitant qui postule à un certificat de transporteur aérien ou à une modification de ce certificat pour s'assurer qu'il répond aux normes liées à la sécurité et à la sûreté aériennes.

(b) Tout exploitant aérien doit garantir à l'Autorité le libre accés de ses installations et aéronefs dans le cadre des inspections de l'Autorité en vue de determiner la conformité de l'exploitation avec les règlements applicables.

6.3.2.4 DÉMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE

(a) L'exploitant doit démontrer à l'Autorité et préalablement à la délivrance du CTA qu'il peut mener avec satisfaction des opérations d'évacuation d'urgence de ses aéronefs.

6.3.2.5 VOL DE DÉMONSTRATION

(a) L'Autorité peut exiger de l'exploitant avant la délivrance du CTA l'exécution d'un ou plusieurs vols de démonstration exploités comme des vols de transport aérien public. Ces vols de démonstration doivent permettre à l'Autorité de procéder à une série d'inspections en cours de vol pouvant couvrir les phases suivantes :

(1) planification ;

(2) inspection avant vol ;

(3) inspection en vol ;

(4) inspection après le vol ;

(5) personnel commercial de bord ;

(b) Les points qui n'ont pas donné satisfaction durant l'inspection en vol doivent être portés à l'attention du postulant qui doit prendre les mesures nécessaires pour y remédier.

(c) L'exigence de la conduite d'un vol de démonstration n'est pas obligatoire mais reste soumise à l'appréciation de l'Autorité.

***Note** : Voir la Procédure d'Application PA.6.3.2.5 pour les exigences supplémentaires en matière de vols de démonstration*

6.3.2.6 DÉLIVRANCE, MODIFICATION OU RENOUVELLEMENT DU CTA

(a) Le C.T.A. n'est délivré, modifié ou renouvelé que si :

(1) les aéronefs qui y sont spécifiés sont :

(i) pour les aéronefs inscrits au registre national d'immatriculation, titulaires d'un certificat de navigabilité (C.D.N.) en état de validité ;

(ii) pour les aéronefs inscrits à un registre d'immatriculation étranger, titulaires d'un certificat de navigabilité délivré conformément au RAM 04 – Navigabilité et en état de validité ;

(2) le système de maintenance a été approuvé par l'Autorité ;

(3) l'exploitant a démontré à l'Autorité qu'il était en mesure de:

(i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée;

(ii) mettre en place et maintenir un système qualité;

(iii) se conformer aux programmes de formation et d'entraînement requis;

(iv) respecter les exigences de la section 6.3.1.3.

(v) l'exploitant couvre les dépenses mises à sa charge par la réglementation en vigueur.

(b) L'exploitant doit informer l'Autorité de toutes modifications apportées aux informations soumises en vertu de la section 6.3.2.2.

(c) Le CTA devra contenir au moins les renseignements suivants et, depuis le1er janvier 2010, sa présentation graphique devra suivre le modèle figurant à la section 2 de la PA 6.3.1.5. A :

(1) État de l'exploitant et autorité de délivrance ;

(2) numéro et date d'expiration du permis d'exploitation aérienne ;

(3) raison sociale de l'exploitant, raison commerciale (si elle est différente de la raison sociale) et adresse du siège principal d'exploitation ;

(4) date de délivrance et nom, signature et fonction du représentant de l'autorité ;

(5) référence exacte de l'endroit du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation.

(6) description des types de vols autorisés;

(7) type(s) d'aéronef dont l'utilisation est autorisée;

(8) zones d'exploitation ou routes autorisées.

(d) Les spécifications d'exploitation liées au CTA comprendront au moins les renseignements énumérés à la section 3 de la PA 6.3.1.5 A et, à partir du 1er janvier 2010, leur présentation graphique suivra le modèle figurant dans ce paragraphe.

Note.— *Le Supplément à la PA 6.3.1.5. A, contient des renseignements supplémentaires qui peuvent figurer dans les spécifications d'exploitation liées au permis d'exploitation aérienne.*

(e) La présentation graphique des permis d'exploitation aérienne délivrés pour la première fois à compter du 20 novembre 2008 et celle des spécifications d'exploitation connexes suivront les modèles figurant aux sections 2 et 3 de la PA 6.3.1.5 A.

(f) Les différents guides établis par l'ANAC permettent d'assurer la certification et la surveillance des exploitants aériens et de veiller au respect des normes d'exploitation requises au chapitre 6.3.

6.3.2.7 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL DE COMMANDEMENT ET ORGANISATION DU DETENTEUR DE CTA

(a) Afin de satisfaire aux exigences de la section 6.3.1.3, le postulant doit :

(1) avoir nommé un Dirigeant Responsable acceptable par l'Autorité, qui a mandat de l'exploitant pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'Autorité.

(2) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation ;

(3) disposer de personnel qualifié, acceptable par l'Autorité et responsables de l'encadrement et de la supervision dans les domaines suivants :

(i) les opérations aériennes;

(ii) le système de maintenance ;

(A) responsable du suivi du maintien de la navigabilité dans le cas où le demandeur ne dispose pas d'un organisme de maintenance agréé (OMA) ;

(B) responsable de la maintenance dans le cas où le demandeur dispose d'un OMA ;

(iii) la formation et l'entraînement des équipages,

(iv) les opérations au sol.

(v) le système Qualité.

***Note** : La procédure d'application 6.3.2.7 du présent règlement contient des exigences supplémentaires en matière de personnel de commandement pour exploitation de transport aérien commercial.*

(b) L'Autorité peut approuver des postes ou un nombre de postes, autres que ceux listés, si l'exploitant est capable de démontrer qu'il peut assumer les fonctions d'encadrement de l'exploitation en toute sécurité avec moins de personnel de commandement ; ceci restant lié :

(4) au type d'exploitation ;

(5) au nombre d'aéronefs utilisés ; et

(6) à la zone d'exploitation.

6.3.2.8 SYSTÈME QUALITÉ

(a) Tout transporteur aérien doit établir un système qualité et nommer un responsable qualité afin de contrôler la conformité, et l'adéquation des procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sûres et la navigabilité des aéronefs. Ce contrôle doit comporter un système de retour d'information au dirigeant responsable afin d'assurer la prise de mesures correctives nécessaires.

(b) Le système qualité doit comporter un programme d'assurance qualité contenant les procédures conçues pour vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables.

(c) Le système qualité et le responsable qualité doivent être acceptables pour l'Autorité.

(d) Le système qualité doit être décrit dans la documentation pertinente.

(e) Nonobstant les dispositions du paragraphe (a) ci dessus, l'Autorité peut accepter la nomination de deux responsables qualité, un pour les opérations et un pour la maintenance, à condition que le transporteur aérien ait désigné une unité de management de la qualité pour s'assurer que le système qualité s'applique uniformément à travers toute l'exploitation

***Note** :Voir la Procédure d'Application PA.6.3.2.8 pour les exigences supplémentaires en matière de Système Qualité d'un exploitant aérien.*

6.3.2.9 DEROGATIONS

(a) L'Autorité peut, à titre exceptionnel et provisoire, accorder une dérogation aux dispositions du présent règlement lorsqu'elle estime que le besoin existe et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'elle considère nécessaire pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité acceptable.

6.3.3 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS

Note 1. — Dans le présent chapitre, le terme «aéronef» comprend les moteurs, les hélices, les ensembles, les accessoires, les instruments, l'équipement et l'appareillage, y compris l'équipement de secours.

Note 2.— Dans tout le présent chapitre, il est question des spécifications de l'État d'immatriculation. Lorsque l'État de l'exploitant diffère de l'État d'immatriculation, il peut être nécessaire de prendre en compte les éventuelles spécifications supplémentaires de l'État de l'exploitant.

Note 3.— Des indications relatives aux spécifications de maintien de la navigabilité figurent dans le Manuel de navigabilité (Doc 9760).

6.3.3.1 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT EN MATIÈRE DE MAINTENANCE

(a) En suivant des procédures acceptables pour l'État d'immatriculation, l'exploitant veillera à ce que:

(1) chaque aéronef qu'il exploite soit maintenu en état de navigabilité;

(2) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement;

(3) le certificat de navigabilité de chaque aéronef qu'il exploite demeure valide.

(b) L'exploitant n'utilisera pas un aéronef s'il n'est pas entretenu et remis en service soit par un organisme agréé conformément au RAM 05, soit dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptables pour l'État d'immatriculation.

(c) Lorsque l'État d'immatriculation accepte un système équivalent, la personne qui signe la fiche de maintenance sera titulaire d'une licence délivrée conformément au RAM 01.

(d) L'exploitant aura recours à une personne ou à un groupe de personnes pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de contrôle de maintenance.

(e) L'exploitant veillera à ce que la maintenance de ses aéronefs soit effectuée conformément au programme de maintenance.

6.3.3.2 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

(a) L'exploitant mettra à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de contrôle de maintenance acceptable pour l'État d'immatriculation et conforme au paragraphe (e) ci-dessous. La conception du manuel respectera les principes des facteurs humains.

Note.— On trouve des éléments indicatifs sur l'application des principes des facteurs humains dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

(b) L'exploitant veillera à ce que le manuel de contrôle de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.

(c) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant seront communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.

(d) L'exploitant fournira à l'Autorité et à l'État d'immatriculation un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, et il incorporera dans ce manuel les dispositions obligatoires dont l'Autorité ou l'État d'immatriculation exigera l'insertion.

(e) Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par la présente section, qui peut être publié en parties distinctes, contiendra les renseignements suivants:

(1) une description des procédures exigées par le paragraphe 8.3.1.11 (a) du RAM 08 Partie 1, comprenant, s'il y a lieu:

(i) une description des arrangements administratifs entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé;

(ii) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des fiches de maintenance lorsque les travaux sont effectués dans le cadre d'un système autre que celui d'un organisme de maintenance agréé;

(2) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question au paragraphe 8.3.1.11 (d) du RAM 08 Partie 1;

(3) un renvoi au programme de maintenance dont il est question au paragraphe 6.3.3.4 (a);

(4) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant exigés par la section 8.3.1.8 du RAM 08 Partie 1;

(5) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet conformément au paragraphe 8.3.1.12 (a) du RAM 08 Partie 1;

(6) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications du RAM 04, relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel;

(7) une description des procédures à suivre pour respecter le paragraphe 8.3.1.12 (b) du RAM 08 Partie 1, concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires;

(8) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité;

(9) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter;

(10) une description des types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique;

(11) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient enregistrées et rectifiées;

(12) une description des procédures à suivre pour notifier à l'État d'immatriculation les cas importants survenus en service

***Note 1**. — Les spécifications relatives à la structure et à la teneur du manuel de Contrôle de Maintenance de l'Exploitant figurent dans la procédure d'application PA 6.3.3.2.*

6.3.3.3 COMPTE RENDU MATÉRIEL DE L'EXPLOITANT (CRM)

(a) L'exploitant doit utiliser un compte rendu matériel (C.R.M.) contenant les informations suivantes pour chaque avion :

(1) les données relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols ;

(2) le certificat d'approbation pour remise en service de l'avion en cours de validité ;

(3) l'attestation de maintenance en cours de validité, indiquant l'état de maintenance de l'avion quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus, à moins que l'Autorité ne donne son accord pour que l'attestation de maintenance soit conservée ailleurs ;

(4) la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'avion ;

(5) et toutes recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à la maintenance.

(b) Le C.R.M. et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'Autorité.

***Note** : Procédures d'application – Voir PA 6.3.3.3 pour les informations supplémentaires pouvant être mentionnées dans un CRM par l'exploitant.*

6.3.3.4 PROGRAMME DE MAINTENANCE

(a) L'exploitant mettra à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme de maintenance approuvé par l'État d'immatriculation, qui contient les renseignements spécifiés du paragraphe (c) au paragraphe (e). La conception du programme de maintenance de l'exploitant respectera les principes des facteurs humains.

Note.— On trouve des éléments indicatifs sur l'application des principes des facteurs humains dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

(b) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au programme de maintenance seront communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme de maintenance a été distribué.

(c) Le programme de maintenance de chaque aéronef, qui est prévu par la présente section, contiendra les renseignements suivants:

(1) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'avion;

(2) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale;

(3) les procédures permettant de modifier les dispositions des sous paragraphes (1) et (2) ci-dessus, ou de s'en écarter;

(4) le cas échéant, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des groupes motopropulseurs.

(d) Les tâches et les intervalles de maintenance qui ont été spécifiés comme obligatoires dans l'approbation de la conception de type seront indiqués comme tels

(e) **Recommandation. —** *Il est recommandé que le programme de maintenance soit fondé sur des renseignements fournis par l'État de conception ou par l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que sur toute expérience complémentaire applicable*

***Note** : — Les spécifications relatives à la structure et à la teneur du manuel d'entretien dont fait partie le programme de maintenance et qui constitue la section 6 figurent dans la procédure d'application PA 6.3.3.4.*

6.3.4 EXIGENCES EN MATIÈRE D'AÉRONEFS ET LOCATION D'AÉRONEFS

6.3.4.1 AÉRONEF AUTORISÉ POUR EXPLOITATION COMMERCIALE

(a) Nul ne peut exploiter un aéronef en transport aérien commercial à moins que cet aéronef n'ait un certificat de navigabilité approprié à jour, qu'il soit en condition navigable, et satisfasse aux exigences de navigabilité applicables pour cette exploitation, y compris celles relatives à l'identification et aux équipements.

(b) Nul ne peut exploiter un quelconque type spécifique d'aéronef dans le cadre de transport aérien commercial tant qu'il n'a pas complètement satisfait à la certification initiale, incluant la délivrance d'un CTA listant ce type d'aéronef.

(c) Nul ne peut exploiter un aéronef supplémentaire ou de remplacement d'un type pour lequel il a reçu une autorisation en cours, à moins qu'il puisse démontrer que cet aéronef a complété un processus d'évaluation pour insertion dans la flotte du transporteur aérien.

(d) Nul ne peut conduire l'exploitation d'aéronef en location avec ou sans équipage pour le compte d'un autre exploitant sauf si ce n'est en conformité avec les lois et règlements applicables du pays dans lequel s'effectuent l'exploitation et les restrictions imposées par l'Autorité.

***Note** : Voir la PA 6.3.4.1 pour les exigences supplémentaires en matière de location d'aéronefs.*

6.3.4.2 LOCATION D'AÉRONEFS ENTRE DEUX EXPLOITANTS SOUS LA SURVEILLANCE D'UNE MÊME AUTORITÉ

6.3.4.2.1 MISE EN LOCATION AVEC EQUIPAGE COMPLET.

(a) Un exploitant fournissant un aéronef avec équipage complet à un autre exploitant sous la surveillance de la même Autorité conserve toutes les fonctions et responsabilités prescrites dans le présent règlement et reste l'exploitant de l'aéronef.

6.3.4.2.2 TOUTES LOCATIONS, SAUF MISE EN LOCATION AVEC ÉQUIPAGE COMPLET.

(b) Un exploitant utilisant un avion d'un autre exploitant sous la surveillance de la même Autorité, ou le lui fournissant, doit obtenir, préalablement à l'exploitation, l'approbation de l'Autorité. Toute condition partie de cette approbation doit être incluse dans le contrat de location.

(c) Les éléments du contrat de location qui sont approuvés par l'Autorité doivent tous être considérés, en ce qui concerne l'aéronef loué, comme des modifications du C.T.A. en vertu duquel les vols seront exploités.

6.3.4.3 LOCATION D'AÉRONEFS ENTRE DEUX EXPLOITANTS SOUS LA SURVEILLANCE DE DEUX AUTORITÉS DIFFÉRENTES

6.3.4.3.1 PRISE EN LOCATION AVEC INSCRIPTION SUR LE C.T.A. DU PRENEUR

(a) Toute condition faisant partie de l'inscription sur le C.T.A. doit être incluse dans le contrat de location.

(b) Un exploitant doit s'assurer qu'en ce qui concerne les aéronefs pris en location et inscrits sur son C.T.A., toutes les différences avec les exigences relatives à l'équipement de l'aéronef sont notifiées, et acceptées par l'Autorité.

6.3.4.3.2 PRISE EN LOCATION D'UN AÉRONEF EXPLOITÉ SUR LE C.T.A. DU DONNEUR

(c) Un exploitant ne doit pas prendre en location un aéronef restant inscrit sur le C.T.A. du donneur sans l'approbation de l'Autorité.

(d) Un exploitant doit s'assurer que, en ce qui concerne les aéronefs restant inscrits sur le C.T.A. du donneur:

(1) les normes de sécurité du donneur relatives à la maintenance et à l'exploitation sont équivalentes aux dispositions du présent règlement;

(2) le donneur est un exploitant détenant un C.T.A. délivré par un Etat contractant;

(3) l'aéronef possède un certificat de navigabilité conforme à la réglementation;

(4) toute exigence rendue applicable par l'Autorité est respectée.

6.3.4.3.3 MISE EN LOCATION D'UN AÉRONEF INSCRIT SUR LE C.T.A. DU PRENEUR

(e) Un exploitant peut donner en location un aéronef pour du transport aérien commercial à tout exploitant d'un Etat contractant sur le C.T.A duquel l'aéronef sera inscrit à condition que les conditions suivantes soient remplies :

(1) l'Autorité a retiré l'aéronef du C.T.A. de son exploitant après que l'Autorité réglementaire étrangère ait accepté, par écrit, d'être responsable de la surveillance de la maintenance et de l'exploitation de l'avion.

(2) l'avion est entretenu conformément à un programme de maintenance approuvé par l'Autorité.

6.3.4.3.4 MISE EN LOCATION AVEC ÉQUIPAGE COMPLET

(f) Un exploitant qui met en location un avion avec équipage complet auprès d'un autre organisme, conservant toutes les fonctions et responsabilités prescrites dans le présent règlement, reste l'exploitant de l'avion.

6.3.4.4 BANALISATION D'AÉRONEF.

(a) Un exploitant ne peut exploiter un aéronef dans le cadre d'un accord de banalisation de flotte avec un autre exploitant aérien qu'avec l'approbation de l'Autorité.